

Beschluss

des SPD Unterbezirksparteitags Bremen-Stadt am 17. März 2012

Lärm macht krank – Lärm ist unsozial - Bürgerinnen und Bürger vor Bahnlärm schützen!

1. Einleitung

Das Eisenbahnbundesamt selber weist es in seinen Karten aus: Die Bremer City ist, was den Bahnlärm angeht, die lauteste Innenstadt der 12 lautesten Städte in Deutschland! Bremen liegt im Schnittpunkt der vier norddeutschen Häfen. Unsere Häfen waren immer "Eisenbahnhäfen", und der Anteil des Schienengüterverkehrs soll wieder gesteigert werden. Der gesamte Schienengüterverkehr läuft aber über den Eisenbahnknotenpunkt Bremer Hauptbahnhof, egal, von welchem Hafen er kommt. Unter den Hafenstädten ist Bremen damit am stärksten belastet.

Was gut ist für die Häfen, sollte auch die Bürgerinnen und Bürger einer Handelsstadt freuen! Aber Güterschienenverkehr ist laut; viele Waggons sind völlig veraltet. Die Züge fahren auf derselben Strecke wie der Personenverkehr und deshalb überwiegend nachts, wenn die Strecke frei ist. Wenn die wirtschaftlichen Prognosen für Bremerhaven und Wilhelmshaven aufgehen, müssen wir damit rechnen, dass die Güterzüge sich des Nachts in den nächsten zehn Jahren verdoppeln werden. 180.000 Bremerinnen und Bremer wohnen an der Bahn, ein Drittel der Bevölkerung!

Besonders hart betroffen sind der Hauptbahnhof und die dicht besiedelten Stadtteile Östliche Vorstadt bis Hemelingen/Sebaldsbrück und Findorff bis Walle/Gröpelingen, durch die die Bahnstrecke mitten hin durchführt; Bahnhofsvorstadt, Stephaniquartier, die Neustadt und Woltmershausen. Die Bürgerinnen und Bürger dort möchten ungestört schlafen, ihre Häuser und Wohnungen auch bei offenem Fenster, auf dem Balkon oder im Garten nutzen und in Ruhe leben können: Lärm macht krank! Das ist inzwischen wissenschaftlich erwiesen. Der Lärm ist auch sozial ungleich verteilt: Wer ärmer ist, lebt im Lärm; wer reicher ist, kann sich Haus oder Wohnung an einem städtischen Platz der Ruhe leisten. Wenn wir nicht eingreifen, trägt eine steigende Lärmbelastung somit zu tieferer sozialer Spaltung bei und führt darüber hinaus dazu, dass bahnahe Freiflächen nicht im Sinne einer Aufwertung von Stadtquartieren entwickelt werden können.

Aber nicht nur viele Waggons, auch die Rechtslage ist 40 Jahre hinter der Zeit zurück! An bestehenden Strecken haben die Bürger kein Recht auf Lärmschutz. Auch die Stadt hat keinen

rechtlichen Zugriff auf Fuhrpark, Tempo oder Trassenführung der Bahn. Ihre eigenen Projekte in der Stadtentwicklung, die planerischen und sozialen Prioritäten, die sie setzen möchte, spielen für die Bahn keine Rolle. Hier ist die bremische Politik gefordert, sich auf der Bundesebene und gegenüber der Deutschen Bahn AG Geltung zu verschaffen!

Was für Bremen gilt, trifft auch auf die anderen Bundesländer zu. Die schwarz-gelbe Bundesregierung macht viele Versprechungen zur Minderung des Bahnlärms, aber sie handelt nicht: alles wird auf die lange Bank geschoben. Als Beispiel sei die wiederholte Vertagung der Beratungen über die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise durch die schwarz-gelbe Koalitionsmehrheit im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages genannt. Darunter leiden auch Regionen, in denen die Belastung durch Bahnlärm noch viel dramatischer ist als in Bremen, insbesondere im Rheintal.

Deshalb fordern wir den Unterbezirkstag auf, sich dafür einzusetzen, dass die SPD das anders macht! Kommunal und als Region müssen wir noch geschlossener und stärker auftreten. Die SPD Bremen Stadt formuliert daher im Folgenden Ihre Anforderungen an das Wahlprogramm der SPD für die Bundestagswahl 2013 und für die Strategie des Bremer Senats, insbesondere des Senators für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr. Damit positioniert sich die Bremer SPD, stellt im Wahlprogramm für den Bundestagswahlkampf klare, konkrete und umsetzbare Forderungen zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Bahnlärm auf und macht sich für deren Einlösung stark.

2. Anforderungen an das Wahlprogramm der SPD zur Bundestagswahl 2013

Der Unterbezirksparteitag möge folgende Forderungen für das SPD Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2013 beschließen:

➤ Schienenbonus von 5 dB (A) unverzüglich aufheben und auch auf den Bestand anwenden

Bei der Berechnung der Schutzansprüche der Bürger werden gegenwärtig fünf Dezibel vom wirklichen Lärm abgezogen. Es gibt dafür keine wissenschaftlich begründbare Berechtigung mehr; Bahnlärm ist genauso schädlich wie LKW-Lärm. Der Schienenbonus soll aber voraussichtlich erst 2016 oder gar 2021 endgültig gestrichen werden, und das nur an Neubaustrecken, nicht an bestehenden. Das hilft Bremen nicht weiter! Für mit Güterverkehr hochbelastete Schienenstrecken muss die Bundesregierung ihn unverzüglich aussetzen; er muss auch – schrittweise und nach transparenten Kriterien - auf die bestehenden Trassen angewendet werden.

➤ **Lärmabhängige Trassenpreise sofort einführen**

Ab Ende 2012 sollen lärmabhängige Trassenpreise eingeführt werden, um den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen finanziellen Anreiz zur schnelleren Umrüstung ihrer Waggons zu bieten. Die Einführung soll stufenweise vorgenommen werden. Die volle Maßnahme greift erst in zehn Jahren. Die Mehrzahl der betroffenen Waggons ist dann endgültig schrottreif und eine betriebswirtschaftlich sowieso gebotene Investition wird zusätzlich noch subventioniert. Diese Maßnahme muss deshalb unverzüglich und in vollem Umfang durchgeführt werden.

➤ **Umrüstung auf leise Bremsen sofort beginnen**

Spätestens 2018 sollte durch eine bundesrechtliche Verordnung bei allen Fahrzeugen eine Umrüstung auf leise Bremsen (K- oder LL-Sohle-Bremsen) vorgenommen werden müssen. Für Bestandsfahrzeuge müssten dann die gleichen Lärmobergrenzen gelten wie bereits heute für Neufahrzeuge. Ab 2018 sollte ein Nachtfahrverbot für bis dahin noch nicht umgerüstete Güterwaggons gelten.

➤ **Das freiwillige Lärmschutzprogramm der Bahn zur Regelsanierung auf 250 Mio. Euro/Jahr aufstocken und alternative Lärmschutzmaßnahmen zulassen**

Die rot-grüne Bundesregierung hatte 1998 als erste ein Sanierungsprogramm aufgelegt. Seit fünf Jahren ist es nicht mehr erhöht worden. Das Regelsanierungsprogramm von 100 Mio. € muss auf 250 Mio. Euro pro Jahr aufgestockt werden. Die Maßnahmen des Programms sollten anstelle der Standardlösungen (Schallschutzfenster und/oder Lärmschutzwände) auf kombinierte innovative Maßnahmen umgestellt werden. Maxime muss die jeweils optimale Ausrichtung auf die örtlichen akustischen Verhältnisse sein.

➤ **Zusätzliche Pilotprojekte durchführen und Budgets dafür zur Verfügung stellen**

Die Bundesregierung soll die „Pilotprojekte für Lärmschutz“, die im Konjunkturpaket II waren, nicht stoppen, sondern weiter ausbauen! Technische Innovationen, Maßnahmen wie lärmarme Bremssysteme, geräuschreduzierte Drehgestelle, Schienendämpfer, die Synchronisierung von Achsabstand und Schwellen u. a. müssen weiter gefördert werden. Förderungen alleine reichen aber nicht: sie müssen dann auch zugelassen werden!

➤ **Mittelungspegel-Regelung durch Spitzenpegel-Häufigkeits-Regelung ersetzen**

Die Lärmbelastung durch den Güterzugverkehr wird als so genannter Mittelungspegel durch eine Durchschnittsbildung ermittelt. Dieser nivelliert den extremen Spitzenlärm, der im

Güterzugverkehr u.a. durch Bremsen, Quietschen, Wiederanfahen oder in Kurven entsteht. Diese Mittelungspegel-Regelung muss, ähnlich wie beim Fluglärmgesetz, durch eine Spitzenpegel-Häufigkeits-Regelung ergänzt werden, die dem Spitzenlärm Rechnung trägt. An relevanten Punkten müssen die Berechnungsverfahren durch Lärmmessstationen kontrolliert werden.

- **Für Bestandsstrecken muss ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz eingeräumt werden! Dafür muss der Begriff der „wesentlichen Änderung“ im BImSchG neu definiert und die 16. BImSchV unter dem Gesichtspunkt des Schutzes der Menschen nivelliert werden.**

Heute gibt es einen Rechtsanspruch auf Vorsorge vor Lärm nur bei „wesentlichen Änderungen“ und Neubaumaßnahmen. Vorsorge- und Sanierungswerte klaffen um 11 Dezibel auseinander. Schon bei 10 dB (A) spricht man von einer Verdoppelung des Lärms! Die Schwellenwerte müssen auf dem Niveau der Vorsorge vereinheitlicht werden! Als „wesentlich“ sollte jede Änderung angesehen werden, die für die Bewohner links und rechts der Bahntrassen eine nachweisbar höhere Belastung mit sich bringt. Die gesundheitlich relevanten Grenzwerte dürfen auf keinen Fall mehr überschritten werden, wie dies heute an allen Bestandsstrecken in bestimmten Abschnitten der Fall ist.

- **Den Schutz vor Erschütterungen ins BImSchG aufnehmen**

Den Hausbesitzern links und rechts der Bahn ist es nicht nur zu laut; sie müssen auch um ihre Häuser fürchten wegen der Erschütterungen, denen diese ausgesetzt sind. Davor gibt es bisher keinen Schutz. Der Schutz vor Erschütterungen durch die Bahn muss vollumfänglich in das Immissionsschutzgesetz aufgenommen werden. Wir wollen klare Grenzwerte und Maßnahmenverordnungen! Schutz vor Erschütterungen ist technisch möglich durch Maßnahmen an Fahrzeugen und Trassen. Im Einzelfall können auch einzelne Häuser von Erschütterungen entkoppelt werden.

- **Güterverkehr künftig außerhalb von Wohngebieten führen**

Die Bundesrepublik Deutschland lebt vom Export; deshalb wird der Güterverkehr weiter zunehmen. Neubaustrecken mit überwiegendem Güterverkehr dürfen nicht mehr durch Wohngebiete geführt werden. Für Bestandsstrecken mit überwiegendem Güterverkehr sind Umfahrungen zu bauen, damit die Anwohner weitgehend von Lärm, Erschütterungen und Gefahrgutunfällen verschont werden.

Eine verantwortliche und nachhaltige Verkehrspolitik muss dem Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor der Verlärmung ihrer Städte und Landschaften Rechnung tragen! An die Stelle von nachsorgendem Lärmschutz und Reparaturmaßnahmen muss eine vorausschauende Gestaltung von Verkehr, Stadtentwicklung und Architektur treten, die Lärm und Lärmschutz von Anfang an Rechnung trägt.

3. Anforderungen an den Senat der Freien Hansestadt Bremen

In Bremen wird der Eisenbahnknotenpunkt Bremer Hauptbahnhof modernisiert, um den wachsenden Verkehr aus den Nordseehäfen auch in Zukunft reibungslos aufnehmen zu können. Die Deutsche Bahn sagt: Während sich der Bahnverkehr verdoppeln soll, soll sich der Lärm halbieren. Wie die Bahn dieses Programm umsetzen will, steht in den Sternen.

Eine Minderung der Lärmbelastung an Streckenabschnitten der Bahn im Bremer Stadtgebiet erfordert daher über die Veränderung der bundespolitischen Rahmenbedingungen hinaus ein konkretes Engagement des Senats der Freien Hansestadt Bremen.

Der Unterbezirksparteitag Bremen-Stadt fordert daher den Bremer Senat und insbesondere den Senator für Stadtentwicklung, Umwelt, Bau und Verkehr zu folgenden Initiativen auf:

➤ Stufen- und Zeitplan des Senats zur Halbierung des Bahnlärms nötig

Der Senat wird ersucht, einen konkreten Stufen- und Zeitplan für die Umsetzung der allgemeinen Lärmschutzziele in der Koalitionsvereinbarung vom Mai 2011 zu entwickeln und sich im Bundesrat und gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für die Umsetzung der hierfür erforderlichen Maßnahmen entschieden einzusetzen.

a. Planfeststellungsverfahren:

- **Bahn muss Zusagen einhalten, Prüfaufträge transparent machen und kommunale Interessen berücksichtigen**

Der Senator für Stadtentwicklung, Umwelt, Bau und Verkehr wird aufgefordert, sich gegenüber der Deutsche Bahn AG dafür einzusetzen, die in den Planfeststellungsverfahren Gleis 1 und Oldenburger Kurve gemachten Zusagen auf nachträglichen passiven Lärmschutz und auf zwei Lärmschutzwände einzuhalten - in der Bahnhofsvorstadt und im Stephaniquartier vor der Brücke. Die Prüfaufträge für weiteren Lärmschutz in Findorff und Walle - insbesondere die im Ortstermin des

Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages am 6. Februar 2012 gemachten Zusagen - sowie in den Kurven Breitenweg und der geplanten Oldenburger Kurve müssen ernsthaft umgesetzt werden.

- **Gegen die Verlärmung des Hauptbahnhofs - Hauptbahnhof muss ein Platz der Begegnung bleiben**

Der Unterbezirksparteitag unterstützt den Beirat Mitte in seinem Bemühen, im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zu Gleis 1 die Rechte der Stadt auf Stadtentwicklung und Gestaltung nach ihren eigenen kommunalen Schwerpunktsetzungen gegenüber der Deutschen Bahn zu stärken. Der Senator für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr hat dies zielführend zu unterstützen. Der Hauptbahnhof muss ein Ort der Begegnung bleiben, und darf nicht durch den Güterverkehr immer weiter verlärmert werden.

- **Senat muss alle Möglichkeiten zum Lärmschutz in den Planverfahren ausschöpfen**

Der Senator für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr wird aufgefordert, im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren umgehend alle politischen und rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen, zusätzlichen Lärmschutz an den Brücken Breitenweg und Stephanibrücke gegenüber der Bahn durchzusetzen. Auch der Breitenweg und das Quartier um die Martinikirche, mitten im Herzen der Stadt, müssen geschützt werden. Die Erwachsenenschule an der Weserbahn ist völlig verlärmert.

Dem Verkauf der Grundstücke am Hauptbahnhof, der für das neue Gleis nötig ist, darf nur dann zugestimmt werden, wenn den Interessen aller Anwohner der Bahn am Lärmschutz überzeugend Rechnung getragen wird!

b. **Gutachten für Umgehungstrassen für den Schienengüterverkehr entschlossen in Angriff nehmen**

Der Unterbezirksparteitag erwartet vom Senat, dass das Gutachten zur Prüfung von alternativen Umgehungstrassen für den Güterverkehr, das die SPD-Bürgerschaftsfraktion im Dezember 2010 beantragt hat, endlich vergeben und zügig bearbeitet wird. Mögliche alternative Strecken sind konstruktiv und entschlossen zu prüfen und in den nächsten Bundesverkehrswegeplan einzubringen!